

Kommission begrüßt Einigung über die vollständige Marktöffnung im Schienengüterverkehr

Das Europäische Parlament und der Rat haben auf einer Sitzung des Vermittlungsausschusses am 16. März 2004 Einigung über die wesentlichen zuvor noch offenen Fragen des zweiten Eisenbahnpakets erzielt. Loyola de Palacio, Vizepräsidentin der Europäischen Kommission, erklärte dazu: „Dies ist ein wesentlicher Schritt auf dem Weg zu einem integrierten europäischen Schienenverkehrsraum. Die von der Kommission vor zwei Jahren vorgelegten Vorschläge fanden erhebliche Unterstützung durch das Europäische Parlament und die Mitgliedstaaten. Nun sind diese neuen Rahmenvorschriften umzusetzen. Besonders wichtig ist dabei, dass alle Beteiligten mobilisiert werden, damit die Europäische Eisenbahnagentur aufgebaut werden kann.“

Die vorgeschlagenen Rechtsvorschriften des „zweiten Eisenbahnpakets“, über die gestern Einigung erzielt wurde, müssen in den kommenden Wochen noch von beiden Organen bestätigt werden. Es handelt sich um folgende Vorschläge:

- Vorschlag zur Änderung der Richtlinie 91/440, mit der die Rechte auf Zugang zur Infrastruktur auf Güterverkehrsdienste innerhalb eines Mitgliedstaats ausgedehnt und die Marktöffnung beschleunigt werden soll. Der grenzüberschreitende Schienengüterverkehrsmarkt muss bis 2006 geschaffen sein. Als Datum für die **vollständige Öffnung des Schienengüterverkehrsmarkts, einschließlich der Kabotage, wurde der 1. Januar 2007 festgelegt.**
- Vorschlag für eine **Richtlinie über Eisenbahnsicherheit** mit der Festlegung wesentlicher Merkmale von Sicherheitssystemen für Infrastrukturbetreiber und Eisenbahnunternehmen. Ziel ist die Entwicklung eines gemeinsamen Ansatzes für die Sicherheit und die Schaffung eines gemeinsamen Systems für Erteilung, Umfang und Gültigkeit von Sicherheitsbescheinigungen. Wie in anderen Sektoren auch wird der Grundsatz unabhängiger technischer Untersuchungen von Unfällen eingeführt.
- Vorschlag für eine **Verordnung zur Einrichtung einer Europäischen Eisenbahnagentur**, die technische Unterstützung im Bereich der Interoperabilität und Sicherheit leistet. Die Eisenbahnagentur soll erstens mit der Ausarbeitung gemeinsamer Sicherheitsnormen betraut werden und ein System zur Überwachung des Sicherheitsniveaus schaffen und verwalten sowie zweitens langfristig das System zur Festlegung, Registrierung und Überwachung der technischen Spezifikationen für die Interoperabilität verwalten. Mit ihren rund 100 Mitarbeitern kommt der Agentur eine Schlüsselrolle bei der technischen Vereinheitlichung der Schienenverkehrssysteme zu. Sie wird unabhängig sein, aber eng mit Fachleuten zusammenarbeiten.

Die Agentur wird keine Entscheidungsbefugnisse als solche haben, sondern der Kommission Vorschläge unterbreiten. Diese Vorschläge würden dann im Rahmen von Ausschussverfahren von der Kommission angenommen, wie dies bereits bei der Interoperabilität praktiziert wird.

- Änderung der **Richtlinien zur Interoperabilität 96/48/EG und 2001/16/EG**. Außer weiteren Anpassungen der Interoperabilitätsrichtlinien, die durch obige Vorschläge notwendig werden, soll diese Änderung im Wesentlichen sicherstellen, dass in Bezug auf das Netz, in dem ein offener Zugang gewährleistet ist, und das Netz, in dem die Interoperabilitätsregeln gelten, ein einheitlicher Anwendungsbereich gegeben ist, der schrittweise auf das ganze europäische Netz ausgedehnt wird.

Der Rat und das Parlament haben sich auch darauf geeinigt, die Prüfung des „**dritten Eisenbahnpakets**“ rasch zu beginnen, das von der Kommission am 3. März 2004 vorgelegt wurde (siehe [IP/04/291](#)) und folgende Vorschläge umfasst:

- Vorschlag für eine Richtlinie über die Zertifizierung von Triebfahrzeug- und Lokomotivführern im Personen- und Güterverkehr in der Gemeinschaft
- Vorschlag für eine Verordnung über die Rechte der Fahrgäste im grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehr
- Vorschlag für eine Richtlinie zur Marktöffnung im grenzüberschreitenden Schienenpersonenverkehr bis zum 1. Januar 2010
- Vorschlag für eine Verordnung zur Qualität von Schienengüterverkehrsdiensten

Beim Europäischen Rat von Stockholm und von Göteborg wurde die weitergehende Reform des europäischen Eisenbahnsektors mit der Vorlage eines zweiten Bündels von Maßnahmen bis Ende 2001 als vorrangiges Ziel festgelegt. Dies wurde im **Weißbuch „Die europäische Verkehrspolitik bis 2010: Weichenstellung für die Zukunft“**, das von der Kommission am 12. September 2001 angenommen wurde¹, fortgesetzt, in dem die Wiederbelebung der Eisenbahn eines der Schlüsselemente der von der Kommission vorgeschlagenen Strategie zur Verschiebung der Verkehrsträgeranteile ist.

Das zweite Eisenbahnpaket wird dazu beitragen, die Marktintegration zu beschleunigen, indem gewichtige Hemmnisse für grenzüberschreitende Verkehrsdienste beseitigt werden. Es wird ein hohes Sicherheitsniveau im Bahnbetrieb gewährleisten und durch eine größere Harmonisierung technischer Normen im Eisenbahnsektor zu Kostensenkungen und Betriebserleichterungen beitragen.

Zu bedenken ist, dass der Anteil der Eisenbahn am Güterverkehrsmarkt ständig zurückgegangen ist und derzeit weniger als 8 % beträgt.

Das mit der Bahn transportierte Gütervolumen nahm in der Hälfte der EU-Mitgliedstaaten ab, sodass sich der Rückgang zwischen 2002 und 2003 insgesamt auf ein Prozent belief.

Auch die Marktöffnung im Schienengüterverkehr kommt zu langsam voran: Neu in den Markt eingetretene Unternehmen haben lediglich einen Marktanteil von 3 bis 4 %.

Siehe auch:

http://europa.eu.int/comm/transport/rail/index_de.html

¹ KOM(2001) 370.